

LES ROUTES EN HAUTE-ALSACE

A LA FIN DU MOYEN ÂGE

PAR
ANNE ZUNDEL

INTRODUCTION

L'histoire des routes forme un chapitre important de l'histoire de la civilisation. La route intéresse non seulement la circulation des personnes, mais aussi celle des idées, des mots, des marchandises. Il y a lieu d'essayer d'analyser les mécanismes essentiels de cette circulation.

SOURCES — BIBLIOGRAPHIE

Les documents que nous avons consultés ont deux origines. Les uns émanent des autorités impériales et traitent de l'administration des routes en général. Les autres sont des textes locaux. Ceux-ci offrent une plus grande variété que les premiers et leur information est plus différenciée. Il n'y eut pas de coutumier général en Haute-Alsace, mais de nombreuses coutumes de villages ou de seigneuries ont été publiées au xix^e siècle dans la collection des *Weistümer* de Grimm. Les sources diplomatiques sont de deux sortes : les documents seigneuriaux, qui concernent essentiellement l'administration des routes et renseignent quelquefois sur leur construction et leur entretien, et les actes urbains, puisque les marchands et les bourgeois des villes s'intéressent à l'état des routes, à leur viabilité et à leur entretien, ainsi qu'à la liberté de la circulation ; de ces préoccupations est issue une série de documents relatifs aux péages, aux conduits et à la police des routes. Il existe en Haute-Alsace deux cartulaires municipaux pour les villes de Bâle et de Mulhouse. Les documents relatifs à la famille noble de Ribeaupierre ont fait l'objet d'une publication tout aussi importante. Les actes des évêques de Bâle ont été rassemblés et édités par Trouillat. Les documents relatifs aux droits de la famille de Habsbourg en Haute-Alsace ont été publiés dans des recueils plus généraux, comme le *Habsburgisches Urbar*, qui intéresse l'ensemble des possessions autrichiennes. Les sources narratives

d'intérêt local permettent de retrouver le tracé de certaines routes parce qu'elles indiquent les itinéraires suivis par des troupes d'envahisseurs ou par de grands personnages. Ces mêmes sources renseignent sur la sécurité ou l'insécurité des routes, notamment sur le brigandage.

Il n'existe pas actuellement de recueil général sur la question des routes, aussi bien en Allemagne qu'en France. Les ouvrages à consulter pour trouver des renseignements concernant les routes en Alsace sont des monographies régionales. Si l'on n'y trouve que très rarement l'esquisse de la politique routière des villes ou des grands personnages, les chercheurs locaux ont parfois consigné des remarques intéressant l'histoire des routes. Il existe, toutefois, pour l'Allemagne, de bonnes monographies sur les routes d'une région, celles du Wurtemberg en particulier.

CHAPITRE PREMIER

TERMINOLOGIE.

Très complexe, la terminologie est différenciée depuis le XIII^e siècle. Les mots latins sont *via publica*, *strata*, *via*. Les mots germaniques sont : *Strasse* et ses composés (*Reichsstrasse*, *Landstrasse*, *rechte Strasse*), *Weg* et ses composés (*Herrweg*, *Rennweg*, *Todtenweg*, *Karchweg*, *Hochweg*), *Steg*.

CHAPITRE II

LA CONSTRUCTION, L'AMÉNAGEMENT ET L'ENTRETIEN.

A l'époque carolingienne, les travaux publics dépendaient de l'empereur. A la fin du moyen âge, ce sont les seigneurs qui aménagent les itinéraires. Ils entretiennent parfois les routes, mais le plus souvent ce travail est exécuté par les communautés d'habitants. Ainsi, Rodolphe de Habsbourg aménagea ou acquit tous les points stratégiques situés en bordure des routes de Haute-Alsace. L'entretien consista à restaurer le réseau antérieur et à le modifier selon les besoins du moment. La route médiévale est très souple ; si un tracé ne donne pas entière satisfaction ou s'il se détériore, on n'hésite pas à déplacer de quelques champs le chemin de terre à peine empierré qui lui sert de support.

La construction de routes nouvelles est extrêmement rare en Haute-Alsace. La construction se réduit essentiellement à celle des ponts et elle est surtout l'œuvre des villes.

L'entretien était assuré par corvées dans les possessions de l'abbaye de Murbach. Quand les villes entreprenaient de construire des ponts, elles embauchaient des ouvriers du bâtiment et des charpentiers dont on estimait le travail par journées, comme cela se faisait pour les gens de corvée.

On utilise le gravier pour charger les routes, et le bois, en quantités considérables, pour restaurer les ponts.

Aucun document local ne donne de renseignements sur la largeur réelle ou théorique des grandes routes. Les textes juridiques de Souabe leur accordent vingt-quatre pieds de large ; les chemins de quelque importance doivent permettre le passage de deux voitures.

CHAPITRE III

PÉAGES.

Le péage était une institution destinée à fournir aux autorités locales les moyens d'entretenir la route. Jusqu'à la paix de Mayence, donnée en 1233 par Frédéric II, qui consacrait le droit des princes territoriaux sur les routes de leurs domaines, l'empereur, propriétaire de la route, était le seul qui put en créer. Mais en Haute-Alsace, où il n'y avait pas de prince territorial, l'empereur garda un certain droit de regard sur les péages quand ils n'étaient pas entrés dans le patrimoine de familles (Habsbourg, Ribeaupierre) ou de villes (Bâle) assez puissantes pour les conserver.

Au XIII^e siècle, le péage sert moins à entretenir les routes qu'à payer des gens pour garantir leur sécurité. Le péage d'Ottmarsheim sur la route du Rhin, celui de Wisembach entre Sainte-Marie-aux-Mines et Saint-Dié étaient perçus en contre-partie de la fourniture d'une escorte au voyageur.

La plupart des péages sont assez mal connus. On sait leur emplacement, leur tarif, éventuellement la façon dont ils se sont créés ou transmis, mais on manque de renseignements sur le détail de leur histoire et de leur rôle.

Les conflits en matière de péages sont réglés à l'amiable ou par arbitrage, en l'absence d'une législation d'Empire sur les tarifs de péages ; ceux-ci sont toujours à l'origine des contestations entre l'usager de la route et le péager : l'un considère la route comme un moyen pour transporter ailleurs des produits dont la vente lui assurera des bénéfices suffisants pour le couvrir de ses frais et lui laisser quelque argent, et l'autre y voit le plus souvent une source de revenus dont le rapport est fonction du tarif et de la densité du trafic.

CHAPITRE IV

CONDUITS.

Le conduit était une institution médiévale qui permettait au seigneur de percevoir un droit sur ceux qui traversaient son territoire ; en contre-partie, celui-ci devait assurer la sécurité du voyageur. A l'origine, l'empereur était seul à disposer du conduit, à l'exercice duquel il dut admettre

les princes territoriaux lorsqu'il en vint à reconnaître à ceux-ci un droit éminent sur les péages de leurs domaines. D'après la législation impériale, dont témoigne un acte du roi Rodolphe de Habsbourg de 1283, les deux institutions sont liées, parce que le conduit n'est assuré que si le péage est payé.

Après le XIII^e siècle, l'empereur n'administre plus directement son droit de conduit. Il en répartit les charges en les inféodant aux seigneurs de la région où il désire le voir exercer.

Sur les routes de Haute-Alsace, le conduit est assuré soit par les grands seigneurs, les Habsbourg en particulier, qui entretiennent à cette fin, au XV^e siècle, un corps de trente hommes de gendarmerie, soit par les villes impériales, dont la puissance en cette matière venait de leur fortune et de la confiance que leur accordaient les empereurs en les chargeant à maintes reprises de conduire leurs ambassadeurs et d'assurer le respect des sauf-conduits impériaux.

Dans certains pays qui eurent très tôt, à l'époque impériale, une administration et un pouvoir centralisés, ce qui est le cas de la Bourgogne, il est possible que l'aire où s'exerçait le droit de conduit d'un seigneur ait correspondu à celle où il exerçait son pouvoir ; ainsi, le comte de Ferrette confondait, en 1299, les notions de *posse* et de *conductus* en celle d'une zone où il dispose à la fois du pouvoir et du conduit. Toutefois, au cours des deux derniers siècles du moyen âge, l'insécurité était trop générale pour que l'on pût arrêter son conduit à la limite de son domaine sans exposer le voyageur ainsi abandonné en pleine campagne aux méfaits des voleurs de grands chemins. Le conduit s'exerçait normalement de ville à ville ou de ville à un lieu fortifié.

La marque du conduit dont jouit le voyageur est le sauf-conduit. Celui-ci est soit un homme, soit une lettre. Il est adressé à une personne ou à une collectivité ; il vaut pour un délai qui varie depuis Rodolphe de Habsbourg de quatorze à quarante jours sur les grands itinéraires. Les affaires de rupture de sauf-conduits sont jugées par les représentants de l'empereur. C'est la preuve que celui-ci a gardé une grande autorité en cette matière.

CHAPITRE V

POLICE ET SÉCURITÉ.

Aucun pouvoir n'était assez fort en Haute-Alsace pour remédier à l'état d'insécurité chronique dont la route souffrit au cours du moyen âge.

Comme personne, pas même l'empereur, ne pouvait instaurer la paix dans le plat-pays, les villes que ces désordres gênaient dans leur activité conclurent dès 1254 une alliance, « der Rheinische Bund », modèle des paix provinciales et impériales qui suivirent. Elles étaient destinées à instaurer la paix dans le pays et sur les routes ; les tribunaux chargés de

juger les manquements aux paix provinciales sont donc aptes à juger des crimes de toute nature qui se produisent sur les routes. Les paix mettent souvent sur pied une milice de deux cents à trois cents hommes fournis par les signataires proportionnellement à leur participation. Elles furent extrêmement nombreuses et, si elles se sont tant multipliées, c'est que leur efficacité était notoire.

Pour lutter contre le brigandage, les armes étaient un moyen beaucoup plus coûteux que le précédent pour celui qui prétendait y recourir, puisqu'il lui fallait payer lui-même les soldats dont il avait besoin.

A la fin du ^{xv}^e siècle, la régence d'Ensisheim, en reprenant tout le pays en main, en étendant son influence sur des terres où elle n'aurait pas dû intervenir parce qu'elle était la seule autorité qui fût capable de le faire, commença de pacifier le pays, si bien qu'après la guerre des paysans, qui ne furent pas d'authentiques brigands, elle surveillait la police de toute la Haute-Alsace.

CHAPITRE VI

ITINÉRAIRES.

1. *La route du Rhin.* — Elle est faite d'un seul itinéraire qui, suivant les terrasses du Rhin, passait entre la forêt de la Hardt et la plaine marécageuse du fleuve, par Blotzheim et Kembs, où elle rejoint le fleuve, dont elle était assez éloignée, de même qu'entre Bâle et Kembs ; un chemin, le « Neuenweg », permettant aux Bâlois d'aller directement à Kembs, qui leur sert de port lors des basses eaux, passe par les berges du fleuve.

La route traverse ensuite Ottmarsheim (péage et point fortifié), Boldsheim (point fortifié), puis Bantzenheim et Rumsheim, Fessenheim, Balgau, Heiteren, Volgelsheim, Algolsheim, d'où elle gagne Biesheim (château, péage) sur la route de Brisach à Colmar, Kunheim, Artzenheim et Marckolsheim (péage, château), où la route devient épiscopale et tombe sous l'autorité des évêques de Strasbourg.

2. *La Bergstrasse ou route des Vosges.* — Son tracé est plus complexe, parce qu'il est fait d'un ensemble d'itinéraires en plaine et en montagne qui se regroupent à certains points de passage généralement munis de péages et d'un château. Dans l'ensemble, la route suit le pied des Vosges, les itinéraires de la plaine étant plutôt destinés au trafic marchand et ceux qui pénètrent à l'intérieur des montagnes étant fréquentés de préférence par les expéditions militaires, en raison de la protection naturelle qu'offre la montagne. La route du pied des Vosges entre dans le Haut-Rhin à Saint-Hippolyte, passe à Rohrschwihr, rejoint à Bergheim un embranchement du même nom qui se dirige vers Sélestat et, au delà, vers Strasbourg. Un péage existait sur cet embranchement au passage du fossé provincial entre la Haute et la Basse-Alsace.

La route se poursuit par Ribeauvillé, Zellenberg, Bebelnheim, Mittelwihr, Bennwihr, Sigolsheim, Kientzheim, où elle se scinde en deux *Reichstrasse*, l'une se dirigeant vers la Lorraine par Kaysersberg et l'autre traversant la vallée de la Weiss vers Ammerschwihr. Le carrefour dut avoir une certaine importance, si on en juge par la vigueur avec laquelle la ville de Kaysersberg et les comtes de Lupfen se le disputèrent, l'une pour y sauvegarder la liberté de la *Reichstrasse*, les autres pour en faire leur propriété en y installant un péage qu'ils durent supprimer après intervention impériale.

La route traversait Ammerschwihr, Ingersheim, où une transversale permettait de se rendre à Brisach par Colmar et Turckheim au débouché de la vallée de Munster, Wintzenheim, Wettolsheim et Eguisheim. Cette région eut une grande importance stratégique, ainsi qu'en témoigne le nombre des châteaux et des champs de bataille échelonnés en bordure de la route.

Entre Eguisheim et Pfaffenheim, la route est double, offrant un itinéraire par Hattstatt, dans la plaine, et un autre franchissant le plateau des vignobles, aux villages riches et nombreux. Ces voies se rejoignent à Rouffach (château et péage). Puis une route quitte la plaine pour remonter le vallon de Soultzmatt et gagner Guebwiller et Soultz par Bergholtz, tandis que la route la plus aisée longe les Vosges, mais reste cependant assez engagée dans la plaine, puisqu'elle passe à Gundolsheim pour aller à Issenheim (château et péage). Issenheim et Soultz (château et péage) surveillent un nœud de routes à l'entrée de la vallée de Guebwiller. L'un des itinéraires vers le sud gagne Cernay presque par la montagne, derrière Hartmanswiller, par Wattwiller (point fortifié) et Uffholtz. L'autre suit à peu près le tracé de la nationale 83 en bordure de la montagne. A Cernay (point fortifié et péages), on pouvait choisir une route qui se rendait, par Vieux-Thann, Leimbach, Rodern et Sentheim, à Massevaux, d'où l'on avait la possibilité, en longeant la montagne, d'aller vers Belfort par Rougemont-le-Château. Il existait un itinéraire de plaine, allant à Belfort par Aspach-le-Bas, Burnhaupt-le-Haut et Soppe, selon un tracé peu différent de ce qu'il est de nos jours, avec cet inconvénient très grave pour les temps médiévaux qu'il n'était défendu par aucun point fortifié.

3. *La route de Bâle à Colmar.* — Elle ne dispose que d'un itinéraire ; entre Bâle et Rixheim, elle passe entre les collines et la forêt de la Hardt, puis elle rejoint l'Ill, dont elle suit au plus près le cours. Elle rencontrait à Blotzheim, venant de Bâle, la route du Rhin, continuait par Bartenheim, Sierentz et quittait le tracé actuel en s'enfonçant dans les collines entre Sierentz et Rixheim par Schlierbach, Dietwiller, Eschentzwiller, d'où partait un embranchement vers Mulhouse et Habsheim. A Rixheim, elle se partageait en deux routes. L'une passait l'Ill à Mo-

denheim et se rendait à Soultz. L'autre route descendait l'Ill par la rive droite, par Sausheim, Baldersheim, Battenheim, les maisons de péage d'Ensisheim et de Réguisheim ; elle traversait l'Ill entre Réguisheim et Meyenheim et continuait par Ober- et Niederentzen, Bilzheim, Oberhergheim et Niederhergheim, le long de la rivière, avant de rejoindre Colmar par Sainte-Croix-en-Plaine (péage et château). Colmar était un carrefour routier servant de point d'intersection aux routes de Brisach vers la Lorraine par le col du Bonhomme et de l'Ill que nous venons de décrire. La ville disposait, en outre, d'un réseau assez complexe de petites routes qui lui permettaient de gagner sans encombre les routes des Vosges et du Rhin. Au delà de Colmar, la route de l'Ill est très difficile à reconnaître ; elle a existé, mais son tracé reste indéterminé ; elle quitte à Guémar (château et péage) la Haute-Alsace.

4. *Les routes du Sundgau.* — C'est un cas de « route diffuse ». Les principaux itinéraires du Sundgau sont les routes qui permettent d'aller de Bâle à Belfort et de Bâle à Bussang ; aucune de ces deux routes n'a d'autre point fixe que ses points de départ et d'aboutissement.

De Bâle à Belfort et en Franche-Comté, on compte au moins quatre possibilités de passage. Il y avait une route par Leymen, Kiffis, Lucelle, Charmoille et Porrentruy, mais elle ne servit guère qu'aux invasions militaires. Les routes qui passaient par Hegenheim, Hagenthal, Oltingue, Ferrette, Koestlach, Moernach et Pfetterhouse, Réchésy, Courtelevant, Florimont, Delle et par Hegenheim, Folgenschbourg, Waldighoffen, Feldbach, Bisel, Seppois, Courtelevant, Delle constituaient des routes marchandes. On y trouve la plupart des péages qui se levaient dans le Sundgau à la fin du ^{xv}^e siècle. Le dernier itinéraire, très utilisé, quittait le précédent à Folgenschbourg, gagnait Altkirch par Knoeringue, Berentzwiller, Hundsbach, Tagsdorf, et se dirigeait sur Belfort par Dannemarie.

Il y avait dans le Sundgau un autre chemin orienté ouest-est qui allait de Thann vers le Rhin par Aspach-le-Bas, Schweighouse, Reinigüe, Morschwiller-le-Bas, Didenheim, Brunstatt, d'où, par Bruebach, Landser et Dietwiller, il rejoignait le Rhin entre Niffer et Kembs, ou, par Riedsheim et Rixheim, aboutissait à Ottmarsheim. C'était une *Reichstrasse* qui comportait de nombreux embranchements dont les plus importants étaient à Reinigüe le chemin qui allait sur Illzach par Pfastatt et celui qui se dirigeait sur Altkirch par Brinighoffen.

Les routes du Sundgau qui ne suivent pas le sens des vallons (est-ouest) sont multiples et servirent toutes plus ou moins aux communications entre Bâle et les petites villes de la route des Vosges. Elles ne forment pas des ensembles cohérents, mais on peut retrouver dans leurs tracés des directions générales. Au sud, elles correspondent à des passages du Jura bernois et longent les rivières de l'Ill et de la Largue. Elles se rejoignent vers Carspach, Altkirch et Hirsingue, où l'on ne trouve plus

que deux routes se dirigeant vers le nord, soit que l'on aille vers Reiningue par Heimsbrunn, soit que, par les bords de l'Ill, Illfurth, Zillisheim et Brunstatt, on rejoigne la route de Thann au Rhin. De Brunstatt, un chemin reliait les routes du Sundgau au complexe routier des environs d'Illzach.

5. *Les transversales de la Hardt.* — Elles mènent toutes au Rhin. La plus importante relie Ensisheim à Brisach par Hirtzfelden. La route de Brisach à Colmar vers le col du Bonhomme peut être considérée comme une transversale. Enfin, il existe toute une série de petites routes qui traversent la plaine entre le Sundgau et le fossé provincial, d'Illhaeusern à Bergheim par Guémar, de Sainte-Croix-en-Plaine à Ohnenheim, de Munwiller à Rouffach, d'Ensisheim à Cernay et de Rixheim à Soultz.

6. *Les passages des Vosges.* — A part la Schlucht, tous les cols vosgiens de Haute-Alsace ont servi aux communications à longue distance.

CONCLUSION

On ne peut, dans l'état actuel de la question, tirer, dans une monographie régionale, de conclusions générales sur l'histoire des routes au moyen âge. Une thèse assez restreinte sur les routes donne donc plutôt des indications sur la nature des recherches que rendrait nécessaire une histoire des routes.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Documents relatifs au conduit, à son administration et à sa répartition, donnés par le roi des Romains Albert en 1299. — Description du voyage de Smassmann de Ribeaupierre d'Ensisheim à Guémar par la route des Vosges au début du xv^e siècle. — Traité conclu entre l'évêque de Strasbourg et l'archiduc d'Autriche en 1467 sur la répartition des conduits en Alsace. — Description de la construction de la route du col de Bus-sang en 1506.

APPENDICES

Tables des noms de lieux.

Cartes : itinéraires ; localisation des péages ; tracés des routes.
